BEg 1/2

Antrag
gemäß § 27 GOG

der Abgeordneten Mag. Andreas Hanger, Dr. Christoph Matznetter, DI Karin Doppelbauer,
Kolleginnen und Kollegen,

in inhaltlichem Zusammenhang mit der Regierungsvorlage (523 d.B.) betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Familienlastenausgleichsgesetz 1967, das Kinderbetreuungsgeldgesetz, das Familienzeitbonusgesetz, das Universitätsgesetz 2002, das Pensionsgesetz 1965, das Bundestheaterpensionsgesetz, das Bundesbahn-Pensionsgesetz, das Parteiengesetz 2012, das Parteien-Förderungsgesetz 2012, das ORF-Gesetz, das Bundes-Sportförderungsgesetz 2017, das Allgemeine bürgerliche Gesetzbuch, die Exekutionsordnung, das Gerichtsgebührengesetz, das Gerichtliche Einbringungsgesetz, das Justizbetreuungsagentur-Gesetz, das Hypothekar- und Immobilienkreditgesetz, das Unterhaltsvorschußgesetz 1985, die Jurisdiktionsnorm, die Notariatsordnung, die Zivilprozessordnung, das Gerichtsorganisationsgesetz, die Strafprozeßordnung 1975, das Sicherheitspolizeigesetz, das Einkommensteuergesetz 1988, das Körperschaftsteuergesetz 1988, das Umgründungssteuergesetz, das Normverbrauchsabgabegesetz, das Alkoholsteuergesetz 2022, das Stabilitätsabgabegesetz, das Umsatzsteuergesetz 1994, das Bewertungsgesetz 1955, die Bundesabgabenordnung, das Finanzstrafgesetz, das Transparenzdatenbankgesetz 2012, das Börsegesetz 2018, das Bundesfinanzierungsgesetz, das Glücksspielgesetz, das Haftungsgesetz-Kärnten, das ABBAG-Gesetz, die Ermächtigung zur Veräußerung und Belastung sowie Übertragung von unbeweglichem Bundesvermögen, das COVID-19-FondsG, das Finanzausgleichsgesetz 2024, das Nationale Emissionszertifikatehandelsgesetz 2022, das BFW-Gesetz, das BVWG-Gesetz, das Altlastensanierungsgesetz, das Waldfondsgesetz, das Umweltförderungsgesetz, das Wasserstoffförderungsgesetz, das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz, die Straßenverkehrsordnung 1960, das Allgemeine Sozialversicherungsgesetz, das Gewerbliche Sozialversicherungsgesetz, das Bauern-Sozialversicherungsgesetz, das Beamten-Kranken- und Unfallversicherungsgesetz, das Sozialbetrugsbekämpfungsgesetz, das Insolvenz-Entgeltsicherungsgesetz, das IEF-Service-GmbH-Gesetz, das Bundesgesetz über die Schaffung eines Amtes für Betrugsbekämpfung, das Freiwilligengesetz, das Bundesgesetz, mit dem das eEltern-Kind-Pass-Gesetz, das Eltern-Kind-Pass-Gesetz, das Kinderbetreuungsgeldgesetz und das Familienlastenausgleichsgesetz 1967 geändert werden, das eEltern-Kind-Pass-Gesetz, das Arbeitsmarktpolitik-Finanzierungsgesetz, das Arbeitsmarktservicegesetz und das Arbeitslosenversicherungsgesetz 1977 geändert sowie ein Paketsteuergesetz und ein Wald-Wasser-Resilienzgesetz erlassen werden (Budgetbegleitgesetz 2027-2028)

betreffend ein Bundesgesetz, mit dem die Begründung von Vorbelastungen durch den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur genehmigt wird

Der Budgetausschuss wolle beschließen:

Bundesgesetz, mit dem die Begründung von Vorbelastungen durch den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur genehmigt wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

§ 1. Der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur wird im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen ermächtigt, beim Detailbudget 41.02.02 (Schiene) der Untergliederung 41 Vorbelastungen hinsichtlich der Finanzjahre 2027 bis 2032 in der Höhe von bis zu 72,573 Milliarden Euro zu begründen, wovon 62,935 Milliarden Euro auf durch Investitionen bis 2032 induzierte Annuitäten und 9,638 Milliarden Euro auf weitere in den Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz zugesagte Zuschüsse entfallen, die keine Annuitäten darstellen.

§ 2. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen betraut.

§ 3. Mit dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes tritt § 1 des Bundesgesetzes, mit dem die Begründung von Vorbelastungen durch die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie genehmigt wird, BGBl. I Nr. 27/2025, außer Kraft.

Begründung

Inhaltlicher Zusammenhang:

Gemäß langjähriger bestehender Praxis, inhaltlicher Logik und haushaltsrechtlicher/budgetärer Relevanz wird das jeweilige Vorbelastungsgesetz zu den ÖBB-Rahmenplänen bzw. Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz, dessen Zweck es ist, den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur zur Begründung von Vorbelastungen für die Finanzierung der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 42 Abs. 1 und 2 des Bundesbahngesetzes in den Finanzjahren der Rahmenplanperiode haushaltsrechtlich zu ermächtigen, zeitlich parallel zum den jeweiligen Budgetbegleitgesetzen bzw. zum jeweiligen Bundesfinanzgesetz sowie Bundesfinanzrahmengesetz im Nationalrat behandelt und beschlossen.

Erläuterungen

I. Allgemeiner Teil

Das Regierungsprogramm für die XXVIII. Gesetzgebungsperiode sieht im Bereich Mobilität und Verkehr ein Bekenntnis zum bestehenden Schienen-Infrastruktur-Finanzierungsmodell mittels Rahmenplan, Zuschussvertrag und Budgetvorbelastungen sowie die Sicherung der kontinuierlichen Finanzierung des ÖBB-Rahmenplans für den Ausbau und Erhalt der ÖBB-Infrastruktur und die Sicherung der Mittel zur Krisenresilienz des laufenden Betriebs und der kritischen Bahninfrastruktur vor. Außerdem enthält das Regierungsprogramm die Zielsetzungen, dass Österreich eine zentrale Schnittstelle im europäischen Bahnverkehr werden soll, um wirtschaftliche Vorteile und verbesserte Anbindungen zu realisieren und dass das Zielnetz 2040 hinsichtlich der optimalen Wirksamkeit für die Bürgerinnen und Bürger, der Effektivität der eingesetzten Mittel sowie der Krisen- und Klimaresilienz evaluiert, weiterentwickelt und beschlossen werden soll. Weitere Zielsetzungen des Regierungsprogramms betreffen den weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs und Qualitätsverbesserungen, eine Planung der Infrastruktur, die senioren- und familiengerecht ist und Menschen mit besonderen Bedürfnissen besonders berücksichtigt sowie die Beschleunigung des österreichweiten ETCS-Ausbaus, um die Kapazitäten rasch zu steigern. Gemäß § 42 Abs. 3 des Bundesbahngesetzes, BGBl. Nr. 825/1992, idF BGBl. I Nr. 95/2009, sind über Zuschüsse des Bundes zum Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung (§ 42 Abs. 1 des Bundesbahngesetzes) sowie zur Instandhaltung, zur Planung und zum Bau von Schieneninfrastruktur (§ 42 Abs. 2 des Bundesbahngesetzes) zwei gesonderte Verträge mit jeweils sechsjähriger Laufzeit abzuschließen. Diese Verträge sind jährlich jeweils um ein Jahr zu ergänzen, auf den neuen sechsjährigen Zeitraum anzupassen und umfassen auch jene Zuschüsse des Bundes, die nicht die Rahmenplanfinanzierung betreffen, sondern für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die Nutzer geleistet werden.

Gemäß dem Regierungsprogramm 2025 – 2030 sollen die kontinuierliche Finanzierung des ÖBB-Rahmenplans für den Ausbau und Erhalt der ÖBB-Infrastruktur sowie die Mittel zur Krisenresilienz des laufenden Betriebs und der kritischen Bahninfrastruktur gesichert werden. Für die Verpflichtungen des Bundes, die aus den Zuschüssen an die ÖBB-Infrastruktur AG entstehen, ist entsprechend den haushaltsrechtlichen Bestimmungen Vorsorge zu treffen. Eine Vorbelastung darf gemäß § 60 Abs. 4 Ziffer 1 des Bundeshaushaltsgesetzes (BHG), BGBl. I Nr. 139/2009 idgF, nur aufgrund einer bundesgesetzlichen Ermächtigung erfolgen, wenn deren zugehörige Auszahlungen jeweils jährlich in zumindest einem folgenden Finanzjahr den Anteil von 10 vH der bei der jeweiligen Untergliederung im zuletzt kundgemachten Bundesfinanzrahmengesetz vorgesehenen Auszahlungsobergrenze übersteigen würden.

Im Hinblick auf die für 2026 gemäß BGBl. I Nr. 24/2025 für die Untergliederung 41 „Mobilität" vorgesehene BFRG-Auszahlungsobergrenze in der Höhe von 6.572,527 Mio. Euro liegt die Betragsgrenze nach § 60 Abs. 4 Ziffer 1 BHG bei rd. 657,253 Mio. Euro jährlich.

Für die Begründung der erforderlichen Vorbelastungen für die Finanzjahre 2027 bis 2032 betreffend § 42 Abs. 1 und 2 des Bundesbahngesetzes ist daher eine bundesgesetzliche Ermächtigung einzuholen.

Der vorliegende Gesetzentwurf geht davon aus, dass Vorbelastungen, welche gemäß § 90 BHG innerhalb des Vertragszeitraums bis 2030 als Verbindlichkeit bzw. als Obligo zu verrechnen sind, einer Ermächtigung gemäß § 60 Abs. 4 Ziffer 1 BHG bedürfen. Demzufolge tritt § 1 des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 27/2025, mit Inkrafttreten des gegenständlichen Bundesgesetzes außer Kraft. Gemäß § 42 Abs. 3 des Bundesbahngesetzes sind über die Zuschüsse des Bundes gemäß § 42 Abs. 1 (Betrieb) und Abs. 2 (Instandhaltung, Planung und Bau) des Bundesbahngesetzes zwei gesonderte Verträge mit jeweils sechsjähriger Laufzeit abzuschließen. Diese Zuschüsse für den Betrieb und die Bereitstellung der Schieneninfrastruktur sind (wie bereits in den Bundesgesetzen BGBl. I Nr. 105/2012, BGBl. I Nr. 41/2014,

BGBl. I Nr. 142/2015 BGBl. I Nr. 108/2016, BGBl. I Nr. 21/2018, BGBl. I Nr. 128/2020, BGBl. I Nr. 229/2021, BGBl. I Nr. 190/2022, BGBl. I Nr. 150/2023 sowie BGBl. I Nr. 27/2025) in die Vorbelastungen einzubeziehen. Dadurch wird sowohl die nötige Planungssicherheit für das Unternehmen geschaffen, als auch dem Grundsatz der Transparenz der Haushaltsführung des Bundes entsprochen.

Der vorliegende Gesetzentwurf soll daher die haushaltsrechtliche Ermächtigung zur Begründung jener Vorbelastungen schaffen, die durch Investitionen bis 2032 und den damit induzierten Annuitäten über den Zeitraum bis 2081 entstehen (die hieraus entstehenden Vorbelastungen sind zu verrechnen). Die Investitionen basieren auf dem Rahmenplan 2027 bis 2032, der vom Ministerrat am 17. Juni 2026 zur Kenntnis genommen und durch den zusändigen Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur als Beilage III-Bericht an den Nationalrat übermittelt wurde.

Dem vorliegenden Gesetzentwurf liegen folgende Annahmen zu den Zinssätzen zugrunde: ausgehend von den Planzinssätzen zum Stand vom Frühjahr 2026 wird zur Berücksichtigung des Zinsänderungsrisikos in der aktuell volatilen Zinsentwicklungssituation ein möglicher Anstieg der Zinsen um 100 Basispunkte als zusätzliche Vorsorge berücksichtigt. Auf dieser Grundlage soll der vorliegende Gesetzentwurf dazu ermächtigen, Vorbelastungen in Bezug auf die Annuitäten in Höhe von 62,935 Milliarden Euro in den Finanzjahren 2027 bis 2032 zu begründen. Dieser Gesamtbetrag ergibt sich wie folgt:

Aus Investitionen des Jahres 2007 sind ab 2027 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 619 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2008 sind ab 2027 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 801 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2009 sind ab 2027 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.082 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2010 sind ab 2027 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.070 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2011 sind ab 2027 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.169 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2012 sind ab 2027 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 952 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2013 sind ab 2027 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.011 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2014 sind ab 2027 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.011 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2015 sind ab 2027 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.038 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2016 sind ab 2027 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.179 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2017 sind ab 2027 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.237 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2018 sind ab 2027 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.477 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2019 sind ab 2027 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.660 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2020 sind ab 2027 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.918 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2021 sind ab 2027 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.869 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2022 sind ab 2027 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 2.192 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2023 sind ab 2027 Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 3.026 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2024 sind ab 2027 Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 3.116 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2025 sind ab 2027 Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 3.632 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2026 sind ab 2027 Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 3.591 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2027 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 3.707 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2028 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 3.888 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2029 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 4.121 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2030 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 4.279 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2031 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 4.529 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2032 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 5.287 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

In Summe ergibt sich für die Annuitäten einschließlich einer Vorsorge für Reinvestitionen für Naturkatastrophen in Höhe von 230 Mio. Euro, die auf Grund von Erfahrungen aus den Vorjahren (insbesondere 2013 und 2024) sachlich geboten erscheint, sowie einer Vorsorge für steigende Annuitätenzinsen in Höhe von rd. 3.246 Mio. Euro somit ein Betrag in Höhe von 62,935 Milliarden Euro.

Gleichzeitig soll der vorliegende Gesetzentwurf (wie bereits in den Bundesgesetzen BGBl. I Nr. 105/2012 BGBl. I Nr. 41/2014, BGBl. I Nr. 142/2015 BGBl. I Nr. 108/2016, BGBl. I Nr. 21/2018, BGBl. I Nr. 128/2020, BGBl. I Nr. 229/2021, BGBl. I Nr. 190/2022, BGBl. I Nr. 150/2023 sowie BGBl. I Nr. 27/2025) dazu ermächtigen, im Zusammenhang mit den Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 1 (Betrieb) und Abs. 2 (Instandhaltung, Nutzungsentgelt) des Bundesbahngesetzes Vorbelastungen für den Zeitraum 2027 bis 2032 in Höhe von 9,638 Milliarden Euro einschließlich einer Vorsorge für zusätzliche Zuschüsse bei Steigerungen des Zinsaufwandes in Höhe von rund 300 Mio. Euro sowie einer Vorsorge für Instandhaltungsaufwendungen für Naturkatastrophen in Höhe von 200 Mio. Euro zu begründen. Die Vorsorge für Steigerungen des Zinsaufwandes erscheint aufgrund der volatilen Zinssituation sachlich geboten, das gleiche gilt für die Vorsorge für Naturkatastrophen auf Grund von Erfahrungen aus den Vorjahren (insbesondere 2013 und 2024).

Somit schafft die vorliegende Ermächtigung zur Begründung entsprechender Vorbelastungen die haushaltsrechtliche Grundlage zum Abschluss der Zuschussverträge 2027 bis 2032 gemäß § 42 Bundesbahngesetz. Der tatsächliche Abschluss dieser Verträge setzt jedoch neben der erforderlichen Einvernehmensherstellung zwischen dem Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur sowie dem Bundesministerium für Finanzen voraus, dass die erforderlichen Ausgaben durch die in den jeweiligen Bundesfinanzrahmengesetzen festgelegten Ausgabenobergrenzen abgedeckt sind.

Die wesentlichsten Änderungen des nun vorliegenden Rahmenplanes 2027 bis 2032 im Vergleich zum Rahmenplan 2025 bis 2030 betreffen die Anpassung der Investitionsquoten auf den aktuellen Stand der Projekt- und Preisentwicklung sowie zur Erzielung maastrichtrelevanter Investitionseinsparungen als Beitrag zur laufenden Budgetkonsolidierung.

Für den Brenner Basistunnel (BBT) liegen dem Rahmenplan 2027 bis 2032 auf Grundlage der vorliegenden, vorläufigen Kostenkalkulation (inkl. Risikobewertung und Risikovorsorgen) Errichtungskosten für den BBT in Höhe von rd. 10,758 Mrd. Euro (inkl. Vorausvalorisierung und Risikovorsorgen) zugrunde.

Der Bundesminister für Innovation, Mobilität,und Infrastruktur wird daher im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen ermächtigt, für Verträge mit der ÖBB-Infrastruktur AG die erforderlichen Vorbelastungen in Höhe von bis zu 72,573 Milliarden Euro hinsichtlich des Zeitraums 2027 bis 2032 zu begründen.

II. Besonderer Teil

Zu § 1:

Gemäß § 42 Abs. 1 und 2 des Bundesbahngesetzes, idF BGBl. I Nr. 95/2009, gewährt der Bund für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung sowie zur Instandhaltung, zur Planung und zum Bau von Schieneninfrastruktur Zuschüsse auf Basis der nach Abs. 3 abzuschließenden Verträge. Mit dem Betrag von bis zu 72,573 Milliarden Euro wäre die Voraussetzung geschaffen, für die aus Investitionen bis 2032 induzierten Annuitäten über den Zeitraum bis 2081 auf Basis des Rahmenplans 2027 bis 2032 Vorbelastungen in Höhe von bis zu 62,935 Milliarden Euro sowie für die in den Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 1 (Betrieb) und Abs. 2 (Instandhaltung, Nutzungsentgelt) des Bundesbahngesetzes zugesagten Zuschüsse, die nicht durch den Rahmenplan induzierte Annuitäten betreffen, Vorbelastungen für den Zeitraum 2027 bis 2032 in Höhe von bis zu 9,638 Milliarden Euro zu begründen. Damit wäre die erforderliche Vorsorge zur Finanzierung von Betrieb, Instandhaltung, Planung und Bau von Schieneninfrastruktur getroffen.

Die oben genannten Vorbelastungen werden bei Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes im Jahr 2026 unter der Voraussetzung, dass die Unterzeichnung der Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 und Abs. 2 Bundesbahngesetz für die Rahmenplanperiode 2027-2032 erfolgt, in der UG 41, Detailbudget 41.02.02 (Schiene) begründet und im Jahr 2027 im Haushaltsverrechnungssystem erfasst.

Zu § 3:

Im Hinblick auf die Berücksichtigung der Annuitäten aus Investitionen sowie der Zuschüsse gemäß § 42 Abs. 1 (Betrieb) und Abs. 2 (Instandhaltung, Nutzungsentgelt) des Bundesbahngesetzes bis 2032 kann die diesbezügliche bundesgesetzliche Bestimmung entfallen.